



**Sección.** Investigación | **Section.** Research | **Seção.** Pesquisa

Artículo revisado por pares académicos.

## Estación Intermodal de Orense (España): proyectos y disputas en un contexto polarizado

**María Alejandra Saus.** Doctora en Arquitectura del Instituto de Humanidades y Ciencias Sociales del Litoral (IHUCSO/UNL - CONICET), Santa Fe (Argentina). ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2112-710X> Correo electrónico: [produccioncientificaydocencia@gmail.com](mailto:produccioncientificaydocencia@gmail.com)

**Recibido:** 14 de octubre de 2022

**Aprobado:** 22 de marzo de 2023

**Publicado:** 13 de diciembre de 2023

**Acceso abierto:** Creative Commons: Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0), la cual permite a otros distribuir, remezclar, retocar, y crear a partir de su obra, de modo no comercial, siempre y cuando den crédito y licencien sus nuevas creaciones bajo las mismas condiciones.



**Conflicto de intereses:** la autora ha declarado que no existen conflictos de intereses.

### Resumen

Las ciudades intermedias españolas están encarando proyectos de integración del ferrocarril y de regeneración urbana debido a la implementación de infraestructuras de alta velocidad ferroviaria. En un lapso de treinta años, las sociedades gestoras han acumulado experiencias que podrían servir de referencia a otras ciudades. El caso de la Estación Intermodal de Orense es un ejemplo de esas actuaciones y una muestra de las dificultades que origina la polarización ideológica a los proyectos de largo plazo. El objetivo del artículo es examinar las propuestas y actuaciones de Orense, y exponer las disputas que han complejizado dicho proceso. El enfoque metodológico es mixto y utiliza diversas técnicas: análisis documental, trabajo de campo, entrevistas a informantes clave y relevamiento de prensa. Los resultados han sido organizados en presentación, conceptualización, proyectos y controversias. El artículo concluye con los aportes más relevantes y algunos lineamientos para futuras indagaciones.

**Palabras clave:** ciudades intermedias, controversias, estación intermodal, Orense.

## Ourense Intermodal Station (Spain): Projects and Disputes in a Polarized Context

### Abstract

The middle-size cities from Spain are facing a new railway integration and urban regeneration projects based on high-speed infrastructures. In a period of thirty years, the management companies have accumulated experiences that could serve as reference for other cities. The case of the Intermodal Station of Ourense is an example of these practices and a sample of the difficulties that ideological polarization imposes to long-term projects. The objective of the article is to examine the proposals and works in Ourense City, showing the disagreements of the process. The mixed methodological approach of this article uses several techniques: documentary analysis, field work, interviews with key informants and press studies. The results have been organized in the sections presentation, conceptualization, projects and disagreements. The article concludes with the most relevant contributions and some guidelines for future research.

**Keywords:** disagreements, intermodal station, middle-size cities, Ourense City.

## Estação Intermodal de Ourense (Espanha): projetos e disputas num contexto polarizado

### Resumo

As cidades intermédias espanholas enfrentam projetos de integração ferroviária e de regeneração urbana devido à implementação de infraestruturas de alta velocidade ferroviária. Num período de trinta anos, as sociedades gestoras acumularam experiências que poderiam servir de referência para outras cidades. O caso da Estação Intermodal de Ourense é um exemplo destas ações e uma amostra das dificuldades que a polarização ideológica causa aos projetos de longo prazo. O objetivo do artigo é examinar as propostas e ações de Ourense e expor as disputas que tornaram esse processo mais complexo. A abordagem metodológica é mista e utiliza diversas técnicas: análise documental, trabalho de campo, entrevistas com informantes-chave e pesquisa de imprensa. Os resultados foram organizados em apresentação, conceituação, projetos e controvérsias. O artigo conclui com as contribuições mais relevantes e algumas orientações para futuras investigações.

**Palavras-chave:** cidades intermediárias, polémicas, estação intermodal, Ourense.

## Introducción

Tras haber abordado las circunstancias y desafíos que afrontan cuatro ciudades intermedias españolas al integrar las infraestructuras de la alta velocidad ferroviaria (AVF), este artículo se constituye en un estudio de caso enfocado en las peculiaridades de la ciudad de Orense. La investigación<sup>1</sup> de la cual se desprende fue impulsada por una situación problemática surgida en Suramérica: la renovación de los ferrocarriles mercantes de la región, política impulsada por la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (Cosiplan, 2017). Aunque no se explicita, dichas acciones suponen retos para las ciudades puesto que la racionalización de la infraestructura ferroviaria y la definición de nuevas trazas demandan revisar el ordenamiento urbano en los núcleos afectados, como la ciudad de Santa Fe (Argentina) donde está en ejecución una circunvalación del Ferrocarril Belgrano Cargas. Si bien los entornos de actuación y los tipos de ferrocarriles son muy diferentes en los contextos europeo y suramericano, desde una problemática ferroviaria estudiada con perspectiva urbanística, en la indagación se preguntaba qué lecciones podría aportar la experiencia europea a otras ciudades intermedias con incipientes desafíos ferroviarios. Esos temas ya han sido abordados en artículos sobre el caso de Santa Fe (Saus, 2019; 2021; Saus y Visentini, 2022), razón por la cual, ahora, la atención se centra en la trayectoria española con el fin de visualizar buenas y malas prácticas.

En el conjunto de iniciativas europeas destinadas a resolver la interfaz urbana entre dos sistemas con autonomía: el ferrocarril y la ciudad, España destaca por su peculiar manera de implementar la infraestructura ferroviaria de altas prestaciones a escala nacional, regional y local. Actualmente, el país ostenta unos 3000 km de vías de AVF —en ancho estándar (1435 m) y en

un sistema para el tráfico de pasajeros separado del ibérico convencional (1668 m)—, dicha extensión lo ubica en el primer puesto continental y en el segundo lugar global debajo de China. En el territorio español, la AVF fue impulsada desde una política de desarrollo regional e introducida con la finalidad de optimizar los servicios prestados a pasajeros interurbanos. Asimismo, el país detenta numerosas estrategias de recualificación urbana con esas líneas conduciendo operaciones urbanísticas y usos residenciales (Pruneda y Barrón de Angoití, 2005; Ribalaygua Batalla, 2005; 2008; Santos y Ganges, 2016).

Desde esa singular plataforma de racionalización del ferrocarril a su paso por las ciudades, en este artículo se expone la experiencia de Orense, una ciudad intermedia que impulsó un ambicioso proyecto de estación intermodal, el cual buscaba adecuar los servicios de transporte a las prestaciones de la AVF y al intercambio con autobuses. El proyecto también buscaba permeabilizar el actual cuadro de estación que actúa como frontera urbanística entre dos vecindarios. No obstante, el planteamiento inicial —objeto de un concurso internacional— fue motivo de disputa en la confrontación entre partidos políticos de derecha e izquierda y debió ser reformulado. Ello ha motivado la definición de un segundo proyecto, más modesto, mientras la AVF se operativiza en una estación provisional.

En cuanto a la definición de la estrategia metodológica, este trabajo adopta un enfoque mixto y utiliza diversas técnicas de investigación: análisis documental, entrevistas a informantes clave, trabajo de campo y relevamiento de crónicas periodísticas. Con estos insumos como soporte empírico, el objetivo del artículo es examinar las propuestas y actuaciones ferro-urbanísticas de Orense y exponer las disputas políticas que han definido las circunstancias del proceso. Se tiene como hipótesis que el

1 Proyecto de investigación: *Estrategias de desarrollo urbano y regional inducidas por el ferrocarril: reutilización de trazas y ordenamiento del suelo a partir de estaciones proyectadas*. Investigación financiada por el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (Conicet) y dirigida por el Dr. Luis Santos y Ganges (Instituto de Urbanística, Universidad de Valladolid). Casos de estudio: Valladolid, León, Orense y San Sebastián.

proyecto para la estación intermodal ha sido, en parte, rehén de una escena política polarizada. Este texto prosigue con el encuadre metodológico y el marco teórico, al que le suceden los resultados concretos de la investigación empírica. Además, se incluye la presentación del caso de estudio y la discusión de los hallazgos en orden cronológico. El artículo culmina con los aportes al conocimiento y líneas esbozadas para futuras indagaciones.

## Metodología

El estudio tiene como base el concepto cualitativo de ciudad intermedia dado el creciente interés académico que estos núcleos han despertado en contraposición a los estudios sobre grandes aglomeraciones, los cuales son numerosos. Aquellas ciudades detentan un gran dinamismo expansivo y un papel intermediario en el sistema urbano entre el ámbito rural y las grandes urbes (Bellet Sanfeliu y Llop Torné, 2004; Bellet Sanfeliu y Andrés López, 2021; Olazabal y Bellet Sanfeliu, 2019). Esta lógica urbana, por extensión, puede ser traducida al transporte y referir también a la posición de la ciudad en los corredores ferroviarios (Ureña *et al.*, 2012). No obstante, más allá de esta aproximación de carácter general, para los intereses de este artículo es necesario delimitar el nivel del estudio de la relación transporte-territorio (Bellet Sanfeliu *et al.*, 2010). Según Gallego *et al.* (2015), los recortes para este abordaje podrían ser: la estación, el entorno de la estación, la escala local/metropolitana o la regional/nacional. Por estas recomendaciones, el trabajo se centra en el estudio de la estación y su entorno y se abordan tanto los proyectos como las obras realizadas. Ello también incluye las disputas que las operaciones han propiciado, porque se sostiene que estas han sido determinantes en los cambios de rumbo adoptados.

En relación con las técnicas de investigación aplicadas, se realizó un análisis documental a los estudios de los antecedentes y pliegos técnicos de los proyectos publicados

por el Ministerio de Fomento de España y de los proyectos expuestos en las V Jornadas de Arquitectura Ferroviaria organizadas por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) en 2022. Allí, el arquitecto Roberto Marchan, uno de los responsables del segundo proyecto expuso los detalles de la propuesta. Esta información fue analizada teniendo en cuenta tres variables: ordenamiento, gestión y financiamiento de los proyectos. Asimismo, las discusiones fueron abordadas en numerosas crónicas periodísticas y desde diversos enfoques de la prensa local, regional y nacional; lo cual permitió reconstruir las disputas políticas en torno a las diferentes alternativas, involucrar otros actores sociales y cubrir el proceso hasta la actualidad. En lo referente a las entrevistas a informantes calificados, se dialogó con los arquitectos Juan M. Ayrault Pérez y Eugenio Vivas Maiques, ambos pertenecientes al ADIF y vinculados al estudio y proyecto de estrategias de integración del ferrocarril en el medio urbano. Adicionalmente, en mayo de 2022 se realizó trabajo de campo y relevamientos fotográficos en la ciudad de Orense a fin de constatar el estado vigente del proyecto. Esa labor se completó con *Google Earth*.

## Marco teórico

Esta investigación parte de la siguiente afirmación: ciudad y transporte componen una relación dialéctica en condiciones políticas, económicas y sociales no deterministas (Miralles-Guasch, 2002). Se analiza el modo de implantación de las infraestructuras ferroviarias teniendo en cuenta su grado de coherencia tanto con la estructura urbana existente como con la proyectada, desde una mirada urbanística. En este sentido, se argumenta que el edificio de viajeros de la estación ferroviaria ha sido, en general, un valioso hito urbano y que, de manera contraria, las instalaciones técnicas han actuado como espacios de repulsión de la centralidad y las vías han operado como bordes problemáticos o barreras físicas en términos de accesibilidad y frontera urbana

(Santos y Ganges, 2007; 2011; 2019). Esta situación se debe, en gran medida, a una estructura administrativa desaconsejable, caracterizada por competencias y normas independientes entre lo ferroviario y lo urbano, las cuales han impedido una adecuada gestión de los bordes compartidos. Esta desconexión también estriba en una lógica de mercado que asigna diferentes valores al suelo a ambos lados de las infraestructuras.

Los estudios pioneros de Bertolini y Spit (1998) complejizan todavía más el concepto de estación ferroviaria y su área de influencia al considerarla como una entidad geográfica con dos identidades básicas, aunque contradictorias. Por un lado, la estación contemporánea funciona como un nodo en una red: un punto de acceso para los trenes y, cada vez más, para otros modos de transporte, lo cual fomenta la intermodalidad. Al mismo tiempo, la estación es un lugar en sí mismo: un sector específico de la ciudad con una notable concentración de infraestructuras, edificios privados y espacios públicos. Otras autoras han abordado las mutaciones recientes en áreas de estaciones enfocándose en la arquitectura (Mazzoni, 2001; Thorne, 2001). En sus trabajos afirman que los concursos y consorcios han congregado estudios profesionales, empresas ferroviarias y técnicos municipales en proyectos de renovación urbana sobre espacios ferroviarios desafectados en zonas céntricas. Esta situación ha derivado en un cambio conceptual: hoy las estaciones integran un proyecto urbano de conjunto; ya no son únicamente nodos de transporte terminales o intermedios, bajo la lógica ferroviaria, sino que buscan convertirse en centros multimodales prestadores de servicios (Lamming, 2020; Ribalaya Batalla, 2008).

Al mismo tiempo, los trenes deben circular por infraestructuras rígidas que requieren ser integradas con soluciones de tipo duro y de tipo blando (Bellet Sanfeliu y Gutiérrez Palomero, 2011). Ello establece una tipología de obras que se pueden resumir en: soterramiento, viaducto, desvío o permeabilización (Jiménez Aguilar et al., 1994; Santos y Ganges,

2007); las tres primeras de tipo duro y la última de tipo blando. El soterramiento se caracteriza por disponer bajo tierra la estación o parte de la traza ferroviaria. Su túnel complejiza las obras, los costos y las operaciones, pero libera terrenos en la superficie. El viaducto implica elevar la travesía ferroviaria, para evitar los problemas de gálibo y evacuación del túnel, pero suele crear un desagradable impacto visual y zonas residuales. El desvío, también llamado circunvalación o variante, suele utilizarse para las mercancías con el propósito de alejarlas del medio urbano. Finalmente, la permeabilización integra el ferrocarril de viajeros en superficie a través del tratamiento de bordes con taludes verdes, paneles acústicos (vegetales o industrializados), pasos vehiculares o peatonales (inferiores o superiores), entre otros recursos que pueden ser de calidad y bajo presupuesto.

Ahora bien, ¿qué factores determinan la elección de unas soluciones en desmedro de otras? Bertolini y Spit (1998) analizan el móvil de las actuaciones en Holanda, Suiza, Francia, Reino Unido y Suecia y observan que en esos países, las iniciativas han variado desde políticas de promoción de un transporte sostenible, medidas para impulsar economías locales, obras para adaptar las estaciones a las nuevas tecnologías, prácticas motivadas por la privatización de empresas ferroviarias, acciones derivadas de la expansión económica hasta acciones simplemente movilizadas por los ciclos del mercado inmobiliario que han influido en el fracaso de algunas iniciativas. Además, ante el declive del estado de bienestar, el redesarrollo fragmentario de áreas de estaciones guiadas por las lógicas del mercado resulta una parte notable, aunque cuestionable, de la restructuración urbana contemporánea. Emerge, entonces, una advertencia sobre la premisa de realizar estudios rigurosos para evaluar la factibilidad de las propuestas.

En el contexto español, una crítica en esa dirección apunta al concepto de autofinanciación de los planes de soterramiento en ciudades intermedias (Santos y Ganges, 2016). Se

arguye que no es razonable imitar prácticas realizadas en grandes áreas metropolitanas donde la demanda ferroviaria, la amplitud del mercado inmobiliario, un ciclo económico favorable e incluso el incremento de las edificabilidades han permitido cancelar las deudas bancarias contraídas. En rigor, esas intervenciones son maximalistas e incluyen las actuaciones de todos los niveles del sector público y ferroviario en agencias regidas por el derecho privado (Bellet Sanfeliu y Santos Ganges, 2016). Por ello, la explosión de la burbuja inmobiliaria en 2008 cercenó un conjunto de proyectos urbanísticos muy ambiciosos (Bellet Sanfeliu y Alonso Logroño, 2016). Asimismo, a diferencia de otros países europeos, en España apelar al soterramiento en lugar de convivir con los trenes en superficie muestra una cultura débil del uso del transporte público y termina siendo una “excepcionalidad hispana” (Santos y Ganges, 2017, p. 1325).

Además de las limitaciones financieras provocadas por la crisis económica, la gestión de los proyectos urbanístico-ferroviarios en España está atravesada por disputas políticas que obstaculizan consensos de largo plazo. Rodríguez-Virgili *et al.* (2022) han detectado un aumento de la polarización ideológica desde el año 2015, cuando nuevos partidos políticos irrumpieron en escena, alcanzando un máximo histórico en la actualidad. Los autores parten de la comprensión del concepto de polarización como el fortalecimiento de los polos opuestos del espectro político izquierda-derecha y la consecuente desarticulación del centro. Así, la polarización ideológica se refiere a la distancia entre dos partidos de ese espectro. Esa tendencia presta mayor atención a las diferencias entre los partidos que a los aspectos en común y desactiva cualquier tipo de concertación democrática.

Entre los efectos negativos de ese fenómeno, los autores subrayan que una polarización ideológica excesiva y sostenida podría poner en riesgo los acuerdos electorales o aumentar la animosidad entre los votantes. No obstante, señalan que los partidos son conscientes de la

movilización que provoca la polarización y la utilizan a su favor en las campañas de comunicación. Hallin y Mancini (2004) sugieren una tipología de procedimientos mediáticos y sitúan al área mediterránea de Europa en el llamado sistema de pluralismo polarizado. Esto significa que existe una vinculación directa entre los medios de comunicación y la política partidaria representativa de los extremos ideológicos. Tal como ocurre en España, donde el sistema mediático está caracterizado por un periodismo alineado con los principales partidos políticos que expresan esa polarización (Carratalá y Valera-Ordaz, 2020).

## Resultados

### Presentación del caso

Orense es una ciudad intermedia de España que cuenta con alrededor de 105 000 habitantes. Además, es la capital de la provincia del mismo nombre y está ubicada en el sur de la Comunidad Autónoma de Galicia. La ciudad cuenta con yacimientos termales que datan de la época del imperio romano, lo cual le ha otorgado singularidad y el sobrenombre de ciudad de *As Burgas*. Orense también es la puerta de entrada a Galicia para todo el tráfico proveniente de la meseta central y siempre ha sido un importante nodo ferroviario. Su estación cuenta con una explanada que alberga más de treinta vías, seis de las cuales cuentan con paradas comerciales de pasajeros distribuidas en tres andenes (Marchan Quirce, 2022). En ese complejo convergen tres líneas: la línea Monforte-Vigo, la convencional de ancho ibérico que conecta Madrid con A Coruña y la línea de alta velocidad Orense-Santiago que, en su etapa inicial, en diciembre de 2021, ya había conectado con la alta velocidad procedente de Olmedo y Zamora. Actualmente, se está llevando a cabo la construcción de una variante ferroviaria entre Taboadela y Orense. Esta variante fue impulsada debido a las curvas cerradas que



presenta la traza existente, lo cual es incompatible con los requisitos técnicos de la AVF.

La estación de Ourense-Empalme se encuentra localizada al norte del casco urbano y atraviesa el río Miño mediante una serie de puentes. Además, integra una explanada de entre 100 000 m<sup>2</sup> y 200 000 m<sup>2</sup> que interrumpe la trama urbana actual entre los barrios de A Ponte, al sur, y de O Vinteún, al norte (figura 1). El cuadro de estación cuenta con tres puntos de conexión con el sector norte. En primer lugar, se encuentra el paso vehicular superior de la av. de Santiago al este, que desde el punto de vista de la operación ferroviaria representa un punto de congestión. Además, hay un paso inferior que permite el paso tanto para vehículos como peatones, y converge en la calle de Río Arnoia. Por último, existe un túnel peatonal dentro de la propia estación; este es largo, angosto y ha sido objeto de vandalismo. Este túnel se encuentra ubicado en medio de los dos puntos de conexión mencionados anteriormente (Marchan Quirce, 2022). Por su parte, la antigua estación de autobuses está ubicada a más de 700 m de allí, lo cual dificultaba la intermodalidad.

El edificio de pasajeros actual data del año 1952, y fue precedido por dos construcciones provisionales. Fue diseñado por el ingeniero José Luis Tovar Bisbal y se encuentra ubicado en el extremo sur del complejo, sobre la Avenida de Marín. El edificio presenta una planta rectangular y alargada, de 125 m de largo por 13 m de ancho, y fue construido utilizando granito silvestre moreno. Su arquitectura tiene un estilo historicista regionalista inspirado en las casas señoriales gallegas que se encuentran en el medio rural y son conocidas como pazos. Aunque ese lenguaje se replica en otras estaciones de la región, en Orense ha quedado matizado por una impronta más moderna y austera (figura 2). El edificio consta de sótano, planta baja, primera planta y desván, con una superficie total de 2800 m<sup>2</sup>. La planta baja es la única destinada a los viajeros y cuenta con vestíbulo, zonas comerciales, cafetería, baños públicos y venta de billetes. Adicionalmente, la estación aloja cuartos técnicos, oficinas del ADIF, dependencias de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (Renfe) y del Centro de Control de Tráfico de toda Galicia.

**Figura 1.** Emplazamiento de la estación



Fuente: Google Earth (2022).

**Figura 2.** Edificio de viajeros en la actualidad



**Fuente:** fotografía de María Alejandra Saus (2022).

### **Antecedentes de la estación intermodal**

La llegada de la alta velocidad a las ciudades intermedias españolas ha convertido en un gran laboratorio el desarrollo de intervenciones urbanísticas con el objetivo de mitigar las barreras físicas y sociales producidas por el ferrocarril a lo largo del siglo xx. Entre los hitos más destacados se encuentra la inauguración de la primera línea Madrid-Sevilla en 1992, la cual dio lugar a transformaciones urbanísticas significativas debido a la organización de la Exposición Universal de Sevilla. A esa operación siguieron, desde 2002, los convenios firmados en trece ciudades intermedias por las llamadas Sociedades de Integración del Ferrocarril (SIF), que fueron inducidas por una fase económica expansiva que prometía financiar soterramientos con utilidades inmobiliarias en superficie (Tribunal de Cuentas, 2016)<sup>2</sup>. Lo distintivo de esas actuaciones fue la creación, dentro del marco del derecho privado, de sociedades entre los gobiernos nacional, regional y local junto con agencias ferroviarias; lo que permitió superar antiguos obstáculos administrativos. Sin embargo, tras algunas operaciones exitosas, ese modelo de gestión se vio afectado por el oscuro desenlace provocado por el colapso financiero de 2008, lo que ha obligado a replantear varios proyectos.

Los planes para Orense son de una época en la que las expectativas eran más modestas en cuanto a la financiación a través de rentas originadas en la venta de inmuebles, pero ello no significa que hayan resultado inmunes a disputas y conflictos políticos relacionados con las decisiones sobre qué tipo de intervenciones llevar a cabo. Las propuestas partieron de varias premisas comunes a muchas ciudades españolas, como la implementación de infraestructuras para alta velocidad, la mejora de la permeabilidad entre los barrios fronterizos y la garantía de la intermodalidad en el transporte público. En los proyectos acerca de cómo debía ser la adecuación de la estación histórica, las opiniones divergieron dependiendo del partido político implicado. Para el Partido Socialista Obrero Español (PSOE), lo prioritario era la construcción de un nuevo viaducto para articular los sectores urbanos segregados, mientras que el Partido Popular (PP) abogaba por soterrar la estación para que el ferrocarril desapareciera en superficie y con este la fragmentación. Siguiendo a Bertolini y Spit (1998) conviene advertir que la opción del soterramiento habilita enormes bolsas de terrenos públicos que entran al circuito privado y, en algunos casos, la actuación supone más un negocio inmobiliario que una necesidad ferroviaria.

A partir del relevamiento de la prensa, se ha verificado que la posición del PP local era

2 Alicante, Almería, Barcelona, Cartagena, Gijón, León, Logroño, Murcia, Palencia, Valencia, Valladolid, Vitoria, Zaragoza.



reclamar el soterramiento en la zona de la estación. En paralelo, se presume que el ayuntamiento presidido por Manuel Cabezas (PP) hasta el año 2007 había beneficiado a un concejal de su grupo tras recalificar como suelo urbano un parque natural y autorizar la construcción de 1000 viviendas en esa misma zona (Huete, 2009). Sin embargo, desde la llegada en ese año del alcalde Francisco Rodríguez Fernández, miembro del PSOE, la balanza comenzó a inclinarse hacia la integración en superficie y ello fue definiendo las bases del futuro concurso de ideas con el claro propósito de que Orense tuviera una estación singular para lucir en el sentido señalado por Mazzoni (2001) y Thorne (2001). También debió pesar la crisis financiera en la que entro España, ya que los inmuebles depreciados no se veían como una oportunidad lucrativa en el sector inmobiliario. Mientras tanto, las soluciones urbanísticas derivadas de la integración de la AVF figuraban en el proyecto de ordenación que el municipio había encomendado a la Oficina de Planeamiento. La empresa encargada de elaborar el nuevo Plan Xeral de Ordenación Municipal (PXOM) redactó la propuesta que iba a presentarse al entonces Ministerio de Fomento.

Entre varios proyectos y programas, el primer antecedente formalizado fue el Estudio Informativo del Proyecto de Integración Urbana y Acondicionamiento de la Red Ferroviaria de Orense (2009). Por entonces, la disputa entre el soterramiento de la estación pretendido por el PP local y la integración en superficie planteada por el ayuntamiento gobernado por el PSOE, dio paso a una elegante metáfora del alcalde Rodríguez Fernández acerca de la solución presentada por el gobierno socialista: “concebímola para ser vista e admirada como referente arquitectónico e de modernidade de Ourense, non para ser escondida” (Ourense Dixital, 2010, párr. 1). La propuesta incluía una estación intermodal elevada, con una gran plaza pública de 25 000 m<sup>2</sup> y la prolongación de la actual av. Xesús Pousa —que hoy remata en el edificio de viajeros— para convertirse en un vial de 20 m de ancho con aceras de 3 m. Además, la reordenación de la zona reposaba

en el eje paralelo a la estación, formado por las calles Euloxio Gómez Franqueira y la Av. de Marín como una gran avenida con accesos a un aparcamiento público soterrado.

## El proyecto ganador del concurso

El hito definitorio de todas las ideas y estudios inicialmente planteados fue un protocolo de actuación realizado el 12 de abril de 2011 entre el Ministerio de Fomento, el ADIF, Renfe y el Concello de Ourense para la Integración Ferroviaria de la Alta Velocidad, siendo este el modelo de sociedad español típico que ya ha sido explicado (Santos y Ganges, 2017). Luego de aquel protocolo, se redactó el Estudio Funcional de la Integración Urbanística y Desarrollo de un Área de Intermodalidad de Transporte en el Ámbito de la Estación Ferroviaria de Orense, previo a la organización del concurso internacional, el cual había sido convocado por el ADIF y realizado bajo la gestión central socialista y con la participación del ayuntamiento del mismo signo político. No obstante, el evento se gestó con la oposición regional del PP desde la Diputación de Orense y la Junta de Galicia presidida por Alberto Núñez Feijóo, quienes insistían en soterrar. Las bases del concurso concebido en 2010 planteaban la necesidad de una integración en superficie y, por ello, las sedes regionales gobernadas por el PP se habían negado a participar.

La propuesta ganadora para la Redacción de los Proyectos Básico y de Construcción de la Nueva Estación Intermodal de Orense fue la presentada en diciembre de 2011 por la Unión Temporal de Empresas (UTE), integrada por el estudio Foster & Partners, el arquitecto orensano Juan Carlos Cabanelas Rodríguez y los ingenieros G.O.C. De inmediato, el ADIF adjudicó el proyecto a la iniciativa elegida entre las siete finalistas, con un coste de honorarios de 3 388 830 euros. Se abrió un período de doce meses para la redacción del proyecto básico, seis meses para el proyecto constructivo y veinticuatro meses para la supervisión artística de la ejecución de las obras. En su momento, el jurado justificó su elección con base en la calidad técnica y

arquitectónica de la propuesta, aunque surgieron sospechas debido al vínculo conyugal entre el arquitecto Norman Foster y la gallega Elena Ochoa. Tanto el presidente del ADIF como el regidor orensano destacaron que la estación intermodal proyectada, con un presupuesto total de 67.3 millones de euros, se convertiría en la futura imagen de la ciudad. De este modo, la opción de integración en superficie con la “estación singular” a la vista, propuesta por el PSOE, triunfó sobre la estación soterrada para liberar terrenos en superficie, según la postura del PP. Esto dejó en claro, según los argumentos de los autores consultados, que ambas soluciones enfatizaban la regeneración urbana y relegaban las demandas ferroviarias a un segundo plano; las dos posturas se constituyeron en banderas de la polarización ideológica (Rodríguez-Virgili *et al.*, 2022).

El proyecto galardonado contemplaba la remodelación de la playa de vías, el traslado de los andenes de pasajeros a la zona norte, más próxima a la calle Río Arnoia —lo que suponía la eliminación de la zona de mercancías existente—, la demolición de edificios auxiliares y la liberación total de los terrenos próximos a la calle Euloxio Gómez Franqueira, ubicados junto al actual edificio de viajeros. Ello provocaba la ampliación en más de 140 000 m<sup>2</sup>. El proyecto conservaba el edificio histórico de la estación, conectaba los barrios segregados mediante una plaza de más de 20 000 m<sup>2</sup> y garantizaba la intermodalidad con la construcción de una nueva estación de autobuses integrada (Treneando, 2011). Asimismo, se incluían nuevos edificios para el puesto de mando y oficinas del ADIF, la prolongación de la av. Xesús Pousa Rodríguez hacia el norte y la incorporación de estacionamientos subterráneos (Sueiro, 2011). El programa se estructuraba en dos niveles: uno inferior que albergaba los andenes, accesibles mediante ascensores y escaleras mecánicas, y otro superior que abarcaba el vestíbulo de la estación intermodal. El vestíbulo estaba cubierto de

bóvedas metálicas y se abría hacia un triángulo ajardinado y peatonal que se extendía desde la av. Xesús Pousa hacia el este (Arquitectura Viva, 2011)<sup>3</sup>.

La explanada principal se disponía por encima de las vías férreas existentes y sería cubierta por una serie de marquesinas arqueadas translúcidas para permitir el paso de la luz natural. La nueva estación fue elogiada por resultar un edificio aireado, abierto y luminoso que buscaba mejorar el transporte urbano e interurbano. La nueva construcción hacía del área un lugar más amigable para los linderos vecinos dado que el proyecto reconectaba los barrios (Meinhold, 2011). Entre otros detalles, las fachadas de cristal enmarcaban el paisaje montañoso gallego y el patrimonio histórico aledaño y reconocía las preexistencias aún en su expresividad de vanguardia.

El trabajo fue adjudicado a la UTE, dirigida por Foster justo antes de producirse el cambio de gobierno en la administración central. Esta pasó del PSOE al PP, pero con un gobierno local socialista que duraría hasta 2015. Ello desató recelos sobre qué decisiones tomaría la dirección nacional entrante con el proyecto adjudicado, considerando que la propuesta del PP local había sido soterrar la estación. Ese sería el comienzo de una serie de disputas de diversa índole que llevarían al alcalde Rodríguez Fernández (PSOE) a manifestar en ocasión de la adjudicación del proyecto ganador que:

Hay un pliego de condiciones que compromete y si lo quieren paralizar o torpedear que lo digan, porque el Gobierno de España y el Ayuntamiento cumplieron sus compromisos y no valen excusas, si se paraliza deberán responder ante los ciudadanos. (Sueiro, 2011, párr. 12)

Planteada la disputa entre soterrar e integrar, el diseño de Foster quedaría a merced de la polarización política interna dentro de la sociedad gestora (Rodríguez-Virgili *et al.*, 2022);

3 Las imágenes de los proyectos no han sido incluidas en el artículo por temas de derechos de autor. Para consultarlas, remitirse a Meinhold (2011).

lo cual revelaba los intereses contrapuestos detrás de los recursos técnicos, lo que demuestra la inviabilidad de estudiar las decisiones infraestructurales como mera cuestión de eficiencia ingenieril (Miralles-Guasch, 2002).

## Cuestionamientos y nuevo convenio

Una vez en el gobierno central, el PP criticó la propuesta ganadora del concurso y planteó la necesidad de separar la estación ferroviaria proyectada de la variante de acceso de los trenes. Esta era otra obra necesaria para resolver el inconveniente de las curvas y la sinuosidad del trazado convencional que resultaba inadecuado para la AVF. Quedaba claro que el desvío era prioritario, pero el proyecto de Foster para el edificio de pasajeros no (Ourense Dixital, 2013). Rosendo Fernández, un portavoz del PP, aclaraba que una cosa era la integración de las vías y otra la futura estación. El funcionario sostenía que no se podían aceptar caprichos y que no pasaría nada si los trenes de alta velocidad llegaban a la estación histórica de manera provisional.

Ante las demoras en la licitación del proyecto concursado y adjudicado durante la gestión socialista y los señalamientos sobre sus costos por parte del ejecutivo central gobernado por el PP entre 2011 y 2018, el alcalde socialista de Orense —Agustín Fernández Gallego (2012-2015)— amenazó con no recalificar los terrenos desafectados que iban a financiar parte de las obras si no se implementaba el proyecto de Foster o uno equivalente: “si no se construye la estación, este gobierno municipal no va a recalificar ni un solo metro cuadrado del espacio liberado con la llegada del AVE” (Taboada, 2014, párr. 2). Por otra parte, la disputa política se vinculaba a otras acusaciones, como el supuesto de que Foster estuviera cobrando honorarios por las demoras en el comienzo de las obras o que habría que indemnizarlo en caso de ser desechada su propuesta (Ascón, 2014).

En 2015, el PP, en cabeza del alcalde Jesús Vázquez Abad, ganó las elecciones locales, pero el Ministerio de Fomento desde el gobierno

central recuperó el diseño original, ya que de rechazarlo debía indemnizar al autor. Sin embargo, este debió modificar el proyecto para convertirlo en algo que no guardaba similitud con la propuesta original (Nóvoa, 2016). El ministerio impuso al arquitecto británico la obligatoriedad de mantener la playa de vías en el lugar actual, para evitar el coste de trasladarla a la zona norte del cuadro de estación. Otro cambio consistió en eliminar la estación de buses integrada y convertirla en un proyecto separado, aunque anexo al oeste de la estación ferroviaria, bajo la responsabilidad de la Junta de Galicia dirigida por el PP. Este asunto puso de manifiesto el reparto de obras y responsabilidades que iba a dismantelar la idea original, como ironía de la polarización descrita. Ante los cambios producidos, el alcalde sentenció con resignación: “estamos ante un edificio singular, pero controlable e real” (Nóvoa, 2016, párr. 5).

El 22 de junio de 2016, se firmó otro convenio marco de colaboración entre el Ministerio de Fomento, la Junta de Galicia, el Ayuntamiento de Orense y la entidad pública empresarial ADIF para el desarrollo de la futura estación intermodal y su entorno urbano. Este sería el inicio de la segunda etapa, que implicaba la participación de Foster, pero con la elaboración de un proyecto mucho más sencillo que remodelara a la estación histórica. En 2017, la Comisión de Seguimiento del Convenio Marco de Colaboración celebró un acuerdo para nombrar a la entidad ADIF como la encargada de licitar y ejecutar la obra del aparcamiento subterráneo que sí se mantuvo. El convenio surgió de la necesidad de la redacción del Estudio Informativo de la Nueva Estación Intermodal de Orense (Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, 2016).

Tal vez para justificar la redacción de la segunda propuesta, la Junta de Galicia —que terminaría construyendo la estación de autobuses— encargó un informe que desaconsejaba el proyecto de Foster. Alegaban que el proyecto suponía “mayor incertidumbre presupuestaria, similar repercusión en la generación de barreras entre barrios, intermodalidad poco ágil y

efectiva y tiene similar repercusión en la generación de barreras entre barrios” (La Región, 2020, párr. 2). El aspecto más criticado era la accesibilidad entre los autobuses y los trenes, ya que se había proyectado en tres alturas y con largas distancias entre los diferentes modos de transporte. Esta cuestión se observaba desde la perspectiva de una estación como centro multimodal prestador de servicios (Ribalaygua Batalla, 2008). Al mismo tiempo, se hizo referencia a una elevada inversión, las estimaciones posteriores llevarían los gastos de 67.3 a 240 millones de euros. El informe fue elaborado por profesionales del Grupo Proyfe tras analizar diferentes aspectos de la idea original.

### Detalles del proyecto definitivo

El proyecto final busca promover el uso del transporte público y la movilidad sostenible (intermodalidad), mejorar la permeabilidad transversal (integración urbana) y dotar a la estación ferroviaria de las instalaciones necesarias para la alta velocidad (adaptación). Este diseño forma parte de un encargo hecho por el ADIF a la consultora Ineco y lleva seis años de trabajo. Foster y sus socios continúan trabajando como diseñadores e Ineco coordina los requisitos ferroviarios con base en los pliegos del ADIF. La propuesta contempla tres vías pasantes de alta velocidad y una vía de ancho ibérico al otro lado del cuadro de estación. La nueva estación intermodal prevé una pasarela peatonal (ferroviaria y urbana) para suprimir el actual túnel peligroso, aunque este sería conservado como pasillo técnico. Además, se ha ideado un viaducto para unir los vecindarios; este iniciaría en el sector sur, en la glorieta proyectada en la remodelación de la plaza de la estación, y terminaría en el extremo norte, en una nueva rotonda.

Por cuestiones reglamentarias, se ha considerado la opción de cubrir parcialmente la playa de vías para mitigar el ruido causado por el aumento del tráfico y para conectar los barrios

que están separados. Con estos cambios, se produciría hacia el este el triángulo ajardinado de la idea original. El cubrimiento se haría en la medida necesaria para cumplir con la función prevista, por lo que solo incluiría la obra civil sin incluir ninguna actuación adicional. Se conservaría la actual cota de la playa de vías y la cobertura horizontal se mantendría al nivel del paso superior de la av. de Santiago, con losas y rampas accesibles, taludes ajardinados y juegos infantiles. En cuanto al edificio histórico, se considera la incorporación de cubiertas solapadas de hormigón prefabricado, tipo sombrillas, para proporcionar iluminación natural indirecta y protección contra la lluvia y el sol. Ese solape permitiría la ventilación natural sin requerir climatización. La obra seguiría el estilo de cubiertas modulares concatenadas, manteniendo la simetría del edificio histórico. Además, se instalarían fuentes de agua, por solicitud del Concello, para resaltar el atributo termal de la ciudad de Orense<sup>4</sup>.

En 2021, la Junta de Galicia, bajo la dirección del PP, terminó la construcción de la terminal de autobuses como un espacio anexo a la estación existente para, así, garantizar la intermodalidad. ADIF se encargó de construir el aparcamiento subterráneo de dos plantas y 300 localidades debajo de la plaza de la estación. Asimismo, este organismo llevó a cabo la remodelación provisional de vías y andenes como medidas urgentes ante la llegada de la AVF y liberar los terrenos para la construcción de la estación de autobuses al oeste. Por esta razón, las vías pasantes adyacentes al edificio de viajeros fueron convertidas en mangos, que actualmente terminan en toperas. No obstante, al momento de la inauguración de la terminal de autobuses, esta fue criticada por su aspecto y calificada por los socialistas como un cobertizo por tratarse de unas simples losas de hormigón (Orense na Rede, 2021). Por su parte, el entonces presidente de la Junta de Galicia visitó la estación ferroviaria y exigió al gobierno central

4 Las imágenes de los proyectos no han sido incluidas en el artículo por temas de derechos de autor. Para consultarlas, remitirse a Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (2016).

que la finalizara, argumentando que la Junta ya había cumplido con su compromiso (20 minutos, 2021). El 19 de diciembre de 2021, llegó a Orense el primer tren de AVF proveniente de Madrid, pero la provisionalidad impidió que se alcanzaran velocidades óptimas y aún sigue causando incomodidades. Recientemente, se ha anunciado que la remodelación completa será licitada en el año en curso.

## Conclusiones

La investigación que respalda este avance parcial surgió de una problemática definida por los retos urbanísticos desatados de la incipiente modernización de los ferrocarriles en Suramérica. A partir de esta motivación inicial se ha estudiado la experiencia de cuatro ciudades intermedias españolas con el objetivo de extraer algunas lecciones generalizables, dada la singular trayectoria de España en el desarrollo de estrategias de integración del ferrocarril en el entorno urbano. El caso de Orense ejemplifica esas operaciones de “excepcionalidad hispana”, a través del accionar de las sociedades de integración ferroviaria. Sin embargo, Orense también revela un aspecto particular, ya que ha expuesto las disputas políticas que atraviesan las iniciativas de largo plazo cuando la polarización ideológica es llevada al paroxismo, tal como se ha visto en los proyectos y obras para la estación intermodal.

El artículo realiza un nuevo aporte casuístico a la comprensión de la estación del ferrocarril como un elemento urbano en las ciudades intermedias desde diferentes enfoques. Además, muestra la situación de sus componentes como elementos centrales o periféricos de la propia infraestructura: el edificio de pasajeros como foco y las vías como barreras urbanas. La estación, concebida como un lugar en la ciudad —espacio atractor de actividades sociales y diversidad de usos del suelo urbano— está siendo transformada en un centro intermodal de servicios y en un edificio icónico capaz de brindar a las ciudades un reconocimiento a escala global. Este hecho desdibuja el papel de la

estación como nodo de transporte, mientras que las controversias dejan al descubierto los intereses y disputas que el ferrocarril provoca en el medio urbano. En este contexto, se resaltan los concursos internacionales y los arquitectos de renombre que conciben proyectos urbanos magistrales, pero que han debido enfrentar la crisis financiera y la puja política en las sociedades creadas en España.

Además, este trabajo expone el uso político de las obras de arte y de los recursos técnicos. Estos no son elegidos únicamente por razones de eficiencia ingenieril, de economía de recursos o de equilibrio entre las demandas de la ciudad y los requisitos del ferrocarril, sino que son objeto de disputa en una trama de construcciones que van desde propuestas extremas, como un soterramiento total que resultaría innecesario para una ciudad de 105 000 habitantes, hasta la construcción de una estación intermodal de dos plantas como arquitectura destacada que excede cualquier presupuesto razonable o posibilidad de financiamiento en una ciudad intermedia. Tras años de controversias y de polarización ideológica que han incidido en la evolución del proyecto, puede que la versión final termine siendo la opción políticamente correcta, tanto desde la mirada urbana como desde la ferroviaria. La propuesta resultante, en su elocuente modestia, no será la estación soterrada y con enfoque de interés inmobiliario —para beneplácito del PP— ni tampoco será la estación para ser admirada —como la imagen de ciudad pretendida por el PSOE—. Todo parece indicar que será la estación posible y, quizá, la que debió haberse planteado desde el principio; sobre todo, la que nos enseña que deben sopesarse los intereses de la ciudad y las demandas del ferrocarril.

Algunas líneas de investigación quedan abiertas como, por ejemplo, la exploración de casos de ciudades españolas entre sí, con el objetivo de establecer una tipología de actuaciones. Asimismo, se plantea la posibilidad de comparar casos europeos y suramericanos, aunque ello dependerá de la evolución de las prácticas en estos últimos. Mientras tanto,

algunas lecciones preliminares van orientando futuras hipótesis de trabajo. Se vislumbra que el modelo de las sociedades de integración, formadas por las administraciones nacional, regional, local y ferroviaria, puede ser un instrumento potencial para superar las trabas administrativas que sufrieron otras iniciativas históricas. Desde esta perspectiva, las sociedades de integración parecen resolver problemas de competencias a distintas escalas estatales y podrían ser una alternativa para abordar los desafíos en Suramérica. En cambio, el carácter cíclico de los flujos de capital en un contexto de recursos más limitados puede despertar mayor incertidumbre, aunque también refuerza la idea de que las acciones de permeabilización conllevan menos riesgos como estrategia de ordenamiento. En cuanto a la gestión de los procesos de integración del ferrocarril a largo plazo o de regeneración urbana utilizando trazas y cuadros desafectados, se destaca para Suramérica que la polarización ideológica no será favorable si las diferencias priman por sobre los acuerdos estructurales.

## Referencias

- 20 minutos. (2021, 20 de julio). *Feijóo insta al Gobierno central a "cumplir su compromiso" con la estación intermodal de Ourense*. <https://www.20minutos.es/noticia/4770563/0/feijoo-insta-al-gobierno-central-a-cumplir-su-compromiso-con-la-estacion-intermodal-de-ourense/>
- Arquitectura Viva. (2011, 31 de diciembre). *Foster en Orense*. <https://arquitecturaviva.com/articulos/foster-en-ourense>
- Ascón, M. (2014, 17 de mayo). Al alcalde de Ourense solo le vale la estación de Norman Foster. *La Voz de Galicia*. [https://www.lavozdegalicia.es/noticia/galicia/2014/05/17/alcalde-ourense-solo-vale-estacion-norman-foster/0003\\_201405G17P8994.html](https://www.lavozdegalicia.es/noticia/galicia/2014/05/17/alcalde-ourense-solo-vale-estacion-norman-foster/0003_201405G17P8994.html)
- Bellet Sanfeliu, C. y Llop Torné, J. M. (2004). Ciudades intermedias: entre territorios concretos y espacios globales. *Ciudad y Territorio: Estudios Territoriales*, 36(141-142), 569-581. <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/75486>
- Bellet Sanfeliu, C., Alonso Logroño, M. P. y Casellas, A. (2010). La integración del ferrocarril de alta velocidad en el medio urbano. El caso de Segovia-Guomar. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 30(1), 11-28. <https://revistas.ucm.es/index.php/AGUC/article/view/AGUC1010120011A>
- Bellet Sanfeliu, C. y Gutiérrez Palomero, A. (2011). Ciudad y ferrocarril en la España del siglo XXI. La integración de alta velocidad ferroviaria en el medio urbano. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (55), 251-279. <https://repositori.udl.cat/handle/10459.1/46536>
- Bellet Sanfeliu, C. y Alonso Logroño, M. P. (2016). Proyectos urbanos incompletos. Vacíos urbanos en la Zaragoza post-ave. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (70), 285-304. <https://doi.org/10.21138/bage.2172>
- Bellet Sanfeliu, C. y Santos Ganges, L. (2016). The High-speed Rail Project as an Urban Redevelopment Tool. The Cases of Zaragoza and Valladolid. *Belgeo*, 3, 1-16. <https://doi.org/10.4000/belgeo.18153>
- Bellet Sanfeliu, C. y Andrés López, G. (2021). Urbanización, crecimiento y expectativas del planeamiento urbanístico en las áreas urbanas intermedias españolas (1981-2018). *Investigaciones Geográficas*, (76), 31-52. <https://doi.org/10.14198/INGEO.18054>
- Bertolini, L. y Spit, T. (1998). *Cities on rails. The Redevelopment of Railway Station Areas*. Routledge.
- Carratalá, A. y Valera-Ordaz, L. (2020). El pluralismo polarizado ante la nueva política y el columnismo digital. *Estudios sobre el Mensaje Periodístico*, 26(1), 71-83. <https://doi.org/10.5209/esmp.67287>
- Cosiplan. (2017). *Insumos para elaborar una estrategia que facilite la integración ferroviaria de Suramérica*. Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Uruguay. <https://>



- www.flipsnack.com/iirsa/insumos-para-elaborar-estrategia-de-integracion-ferroviaria-ft3s4jkh4.html
- Gallego, J., Gómez, J., Cabanillas, F. y Labrador, E. (2015). Estimación de la cohesión social en los municipios españoles tras la implantación de la alta velocidad ferroviaria. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (69), 113-138. <https://doi.org/10.21138/bage.1892>
- Hallin, D. y Mancini, P. (2004). *Comparing Media Systems. Three Models of Media and Politics*. Cambridge University Press.
- Huete, C. (2009, 4 de noviembre). Foster presentará un proyecto para la estación de Ourense. *El País*. [https://elpais.com/diario/2009/11/24/galicia/1259061498\\_850215.html](https://elpais.com/diario/2009/11/24/galicia/1259061498_850215.html)
- Jiménez Aguilar, J., Serrano Rodríguez, A., Roca i Giner, C., Carrillo Jiménez, A., Bjarrrum, K., Arias Goytre, F., Prat Soler, J., Dómine Redondo, V., Aguilera López, J., Rueg, P., Martínez Fraile, R., Duthilleul, J., Harrus, M., Quero Castanys, D., Vega Pintado, P., García Alcolea, R., Villareal Rodríguez, E., Acero Balbuena, M., Stieger, H., ... Burriel de Oureta, E. (1994). *Integración del ferrocarril en el medio urbano*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- La Región. (2020, 9 de febrero). *La primera estación de Foster: poco ágil, barreras y costosa*. <https://www.laregion.es/articulo/ourense/primera-estacion-foster-poco-agit-barreras-costosa/20200208233452924119.html>
- Lamming, C. (2020). *La France de gare en gare. Una aventure ferroviaire*. Ouest-France.
- Marchan Quirce, R. (2022, 22 de mayo y 2 de junio). *Estación de Ourense (Ineco)*. V Jornada de Arquitectura Ferroviaria. Madrid.
- Mazzoni, C. (2001). *Gares, architectures 1990-2010*. ACTES SUD-MOTTA.
- Meinhold, B. (2011, 23 de diciembre). Foster + Partners Unveil Plans for New Ourense High-Speed Rail Station in Spain. *INHABITAT*. [https://www.mitma.gob.es/ferrocarriles/actividades-y-servicios/estudios-en-tramite/estudio-informativo-nueva-estacion-intermodal-ourense](https://inhabitat.com/foster-partners-unveil-plans-for-new-ourense-high-speed-rail-station-in-spain/ourense-station-foster-and-partners-3/)
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. (2016). *Estudio Informativo de la Nueva Estación Intermodal de Ourense*. <https://www.mitma.gob.es/ferrocarriles/actividades-y-servicios/estudios-en-tramite/estudio-informativo-nueva-estacion-intermodal-ourense>
- Miralles-Guasch, C. (2002). *Ciudad y Transporte: el binomio imperfecto*. Ariel Geografía.
- Nóvoa, R. (2016, 24 de junio). El proyecto de Foster para la estación del AVE se desinfla en 123 millones. *La Voz de Galicia*. [https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/ourense/ourense/2016/06/24/proyecto-foster-estacion-ave-desinfla-123-millones/0003\\_201606024C2991.htm#:~:text=En%20este%20per%C3%A9dodo%20de%20tiempo,%2C%20Ana%20Pastor%2C%20en%20Ourense.](https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/ourense/ourense/2016/06/24/proyecto-foster-estacion-ave-desinfla-123-millones/0003_201606024C2991.htm#:~:text=En%20este%20per%C3%A9dodo%20de%20tiempo,%2C%20Ana%20Pastor%2C%20en%20Ourense.)
- Olazabal, E. y Bellet Sanfeliu, C. (2019). De la ciudad compacta a la ciudad extensa. Procesos de urbanización recientes en áreas urbanas españolas articuladas por ciudades medias. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 39(1), 125-148. <https://doi.org/10.5209/aguc.64681>
- Ourense na Rede. (2021, 6 de febrero). *¿Pendello o estación de autobuses?* <https://ourensenarede.com/pendello-estacion-autobuses/>
- Ourense Dixital. (2010, 17 de noviembre). *Estación Intermodal: "concebímola para ser vista e admirada, non para ser escondida"*. [https://www.ourensedixital.com/\\_novas/10/11/17\\_02.htm](https://www.ourensedixital.com/_novas/10/11/17_02.htm)
- Ourense Dixital. (2013, 27 de marzo). *El Grupo del PP en el Concello de Ourense aboga por la variante exterior de entrada del AVE en la capital ourensana*. [https://www.ourensedixital.com/\\_novas/13/03/27\\_01.htm](https://www.ourensedixital.com/_novas/13/03/27_01.htm)
- Pruneda, J. y Barrón de Angoiti, I. (2005). *Estaciones europeas*. Lunwerg.
- Ribalaygua Batalla, C. (2005). Alta velocidad ferroviaria y ciudad: estrategias de incorporación de las nuevas estaciones periféricas francesas y españolas. *Red de*

- Cuadernos de Investigación Urbanística, 44. <http://polired.upm.es/index.php/ciur/issue/view/64>
- Ribalaygua Batalla, C. (2008). La nueva llegada del ferrocarril a la periferia urbana: ¿una amenaza o una oportunidad para la consolidación de un modelo de ciudad? *Ciudades*, (11), 81-104. <http://uvadoc.uva.es/handle/10324/10296>
- Rodríguez-Virgili, J., Portilla-Manjón, I. y Sierra-Iso, A. (2022). Cuarenta años de polarización ideológica en España. *Revista Empresa y Humanismo*, 25(2), 75-105. <https://doi.org/10.15581/015.XXV.2.75-103>
- Santos y Ganges, L. (2007). *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Santos y Ganges, L. (2011). Comment intégrer le train dans la ville. Quelques réflexions depuis le cas espagnol. *Métropolitiques*. <https://metropolitiques.eu/Comment-integrer-le-train-dans-la-ville-Quelques-reflexions-depuis-le-cas-130-130>
- Santos y Ganges, L. (2016). Autofinanciación de los grandes proyectos urbanos: las sociedades de integración ferroviaria, de la entelequia embarazosa al riesgo fatal. *Revista Urban*, (10-11), 40-65. <http://polired.upm.es/index.php/urban/article/view/3624/3710>
- Santos y Ganges, L. (2017, 25-27 de octubre). Grandes operaciones urbanas de soterramiento ferroviario en España: un grave error de modelo. En F. Allende, R. Cañada, G. Fernández, G. Gómez, N. López, A. Palacios, F. Rojo y M. J. Vidal (eds.), *Naturaleza, territorio y ciudad en un mundo global. Actas del XXV Congreso de la Asociación de Geógrafos Españoles* (pp. 1325-1334). Universidad Autónoma de Madrid. [https://uvadoc.uva.es/bitstream/handle/10324/26743/LSG\\_CongresoAGE2017.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://uvadoc.uva.es/bitstream/handle/10324/26743/LSG_CongresoAGE2017.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Santos y Ganges, L. (2019). Los patrimonios inmobiliarios de las entidades públicas empresariales en España y el riesgo de especulación: el caso de los patrimonios ferroviarios. En D. Porras Alfaro y J. Viñuesa Angulo (comp.) *La ciudad. Espacio colectivo / intereses privados*. (pp. 189-200). Editorial Tecnológica de Costa Rica.
- Saus, M. A. (2019). Desafíos de gestión local ante políticas nacionales de transporte. El caso de Santa Fe en la recuperación ferroviaria argentina. *Revista Iberoamericana de Estudios Municipales*, (19), 5-28. <http://dx.doi.org/10.4067/S0719-17902019000100005>
- Saus, M. A. (2021). Renta total agraria en la ciudad neoliberal. Recuperación de infraestructuras ferroviarias, expoliación de bienes comunes y urbanización en la Argentina sojera. *Territorios*, (45), 215-237. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.9259>
- Saus, M. A. y Visentini, C. (2022). Planificación territorial y recuperación del ferrocarril de cargas en la Argentina: una revisión crítica sobre la integración regional suramericana. *Territorios*, (47), 1-20. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.9113>
- Sueiro, M. (2011, 12 de diciembre). La nueva estación de tren de Ourense llevará la firma de sir Norman Foster. *El Mundo*. <https://www.elmundo.es/elmundo/2011/12/12/galicia/1323705755.html>
- Taboada, P. (2014, 16 de mayo). Ourense boicotará una estación de tren que no sea la de Norman Foster. *El País*. [https://elpais.com/ccaa/2014/05/16/galicia/1400259014\\_175945.html](https://elpais.com/ccaa/2014/05/16/galicia/1400259014_175945.html)
- Thorne, M. (2001). *Modern Trains and Splendid Stations: Architecture, Design, and Rail Travel for the Twenty First Century*. The Art Institute of Chicago. Merrell.
- Treneando. (2011, 13 de diciembre). Norman Foster construirá la nueva estación intermodal de Ourense, como un nuevo icono para la ciudad. <https://treneando.com/2011/12/13/norman-foster-construi>

- ra-la-nueva-estacion-intermonal-de-ou-  
rense-un-nuevo-icono-para-la-ciudad/  
Tribunal de Cuentas. (2016). informe de fiscalización  
de la actividad de las sociedades públicas  
de integración del ferrocarril participadas  
por ADIF-Alta Velocidad (Informe n.º1311).  
[https://cartagenaaltavelocidad.es/  
wp-content/uploads/2022/06/I1311\\_  
Inf.-Fiscalizaci%C3%B3n-SIF\\_TCu.pdf](https://cartagenaaltavelocidad.es/wp-content/uploads/2022/06/I1311_Inf.-Fiscalizaci%C3%B3n-SIF_TCu.pdf)
- Ureña, J., Garmendia, M., Coronado, J. y Santos  
Ganges, L. (2012). El análisis de red en  
las ciudades intermedias sobre líneas de  
Alta Velocidad Ferroviaria. *Ciudad y Territo-  
rio: Estudios Territoriales*, 44(173), 483-497.  
[https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/  
article/view/76146](https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/76146)